Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2021

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de fileproblematiek bij de Haringvlietbrug* (ingezonden 4 maart 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 24 maart 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het gegeven dat vrachtverkeer sinds de opening van de nieuwe A4 nabij Steenbergen in veel grotere mate gebruikmaakt van de A29 en A4 naar Antwerpen en de A16 links laat liggen?

Antwoord 1
Ja, de aanleg van een nieuw gedeelte autosnelweg leidt altijd tot een verandering van het verkeerspatroon. Het verkeersonderzoek behorende bij het Tracébesluit A4 Steenbergen, laat zien dat de A4 zorgt voor een nieuwe verdeling van het verkeer in de regio. Een deel van dit verkeer is afkomstig van de A16.

Vraag 2
Heeft u inzicht in de verschuiving van de routes die het vrachtverkeer neemt tussen de Rotterdamse haven en Antwerpen als gevolg van de openstelling van de A4 nabij Steenbergen? Zo ja, kunt u deze informatie, voorzien van een toelichting, dan delen met de Kamer?

Antwoord 2
Ja, de toename van het (vracht)verkeer op de A4 blijkt met name te komen door een verschuiving van verkeer vanaf de route A16/A17. Dit is het effect dat een nieuwe weg heeft na openstelling. Er zal dan een toename te zien zijn in verkeersintensiteiten. Dit blijkt ook uit de monitoring van de verkeerssituatie na openstelling van de A4. Afhankelijk van herkomst/bestemming zal het (vracht)verkeer kiezen tussen routes over de A29/A4, de A16 of de A17.

Vraag 3
Is er bij de aanleg van de A4 nabij Steenbergen rekening gehouden met een verandering van de routes van het vrachtverkeer richting Antwerpen en komt de verwachte verandering overeen met de huidige veranderingen die nu te zien zijn in deze vervoersstroom?

ah-tk-20152016-2021
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2016

Antwoord 3
Ja, de verwachte routeveranderingen zijn beschreven in de verkeers- en vervoerprognoses in het Tracébesluit A4 Steenbergen. De verwachting is dat een deel van het (vracht)verkeer verschuift van de A16-route naar de A4, omdat de nieuwe verbinding bij Steenbergen een alternatief biedt voor de A16/A17. Het zichtjaar van deze prognoses is 2020, waardoor een vergelijking met de huidige vervoerstromen nog niet goed mogelijk is.

Vraag 4
Bent u op de hoogte van het feit dat de opening van de Haringvlietbrug nabij Numansdorp ten behoeve van de scheepvaart in het Haringvliet, wat van oudsher leidt tot filevorming op de A29, door de toename van het vrachtverkeer naar Antwerpen leidt tot een toename van de filedruk op de A29 ter hoogte van Numansdorp?

Antwoord 4
De eerder genoemde toename van het (vracht)verkeer leidt ertoe dat meer (vrachtwagen)bestuurders te maken hebben met openingen van de Haringvlietbrug.

Vraag 5
Klopt het dat de filedruk op de A29 ten hoogte van Numansdorp vooral in de zomermaanden, door de toename van de pleziervaart in de zomer, significant toeneemt ten opzichte van de wintermaanden?

Antwoord 5
Ja.

Vraag 6
Deelt u de mening dat de frequentie van de opening van de Haringvlietbrug in verhouding dient te staan tot de files die deze brug veroorzaakt? Zo ja, bent u van mening dat hier momenteel sprake van is?

Antwoord 6
De frequentie van de opening van de Haringvlietbrug dient in verhouding te staan tot het verkeersaanbod op de weg én op het water.
Op de weg is er intensiever verkeer tijdens de spitsuren. Op het water is er meer verkeer tijdens de zomermaanden. Het gaat vooral om recreatieverkeer. Verkeer met hoge masten heeft een brugopening nodig. Daarom is er op dit moment een openingsbeleid/bedieningsregime waarin in de ochtend- en avondspits de Haringvlietbrug niet wordt geopend. Buiten de spits is er maximaal 1x per uur een opening op vaste tijdstippen. In de wintermaanden geldt dit regime ook, maar wordt de brug uitsluitend geopend als er verkeersaanbod is.
Belangrijke afweging bij het tot stand komen van dit regime is dat bij minder brugopeningen, de duur van de openingen langer wordt, omdat het aanbod van (vaar)wegverkeer niet vermindert. Langere openingen leiden tot minder, maar langere files.
Ik ben van mening dat het huidige openingsregime in verhouding is met het water- en wegverkeersaanbod. Ik monitor overigens de veranderingen in verkeersaanbod en de effecten van verandering in verkeersaanbod. Zo nodig worden er aanpassingen gedaan in het bedieningsregime.

Vraag 7
Deelt u de zorg dat de toename van de files ter hoogte van Numansdorp een negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit en leefbaarheid aldaar? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7
Luchtkwaliteit en geluidshinder zijn voor mij belangrijke leefbaarheidsaspecten waarvoor ik veel aandacht heb. Zowel geluidshinder als luchtkwaliteit zijn wettelijk genormeerd. Eventuele overschrijding van de normen moet leiden tot maatregelen. De monitoring van het geluid en de luchtkwaliteit is geprogrammeerd. Op de A29 is er op dit moment geen sprake van overschrijding van de normen voor geluid- en luchtkwaliteit.

Vraag 8
Bent u bereid om in overleg te treden met Transport en Logistiek Nederland, alsook met HISWA en de betrokken provinciale en lokale overheden om te komen tot een aangepast openingsbeleid van de Haringvlietbrug teneinde de filedruk op dit deel van de A29 te verlagen? Bent u bereid de uitkomsten van dit overleg met de Kamer te delen? Welke oplossingen ziet u zelf om de ontstane problemen tegen te gaan?

Antwoord 8
Ik ben bereid om in overleg te treden met de transportsector, recreatievaart en provinciale en lokale overheden. De uitkomsten van het overleg wil ik graag met de Kamer delen. Uitgangspunt bij overleg over mogelijke aanpassingen van het openingsbeleid/bedieningsregime zijn voor mij de in vraag 6 genoemde afwegingen rondom het bedieningsregime.

Vraag 9
Staan er in de toekomst verdere aanpassingen in het tracé tussen de Rotterdamse haven en de Antwerpse haven op stapel en welke gevolgen hebben deze eventuele aanpassingen voor de verkeersstromen tussen deze twee gebieden?

Antwoord 9
In de MIRT-programmering tot 2028 zijn geen plannen voor aanpassing van het tracé tussen de Rotterdamse haven en de Antwerpse haven voorzien.